

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Offenlegungsschrift
11 DE 4004538 A1

51 Int. Cl. 5:
B60R 1/06

21 Aktenzeichen: P 40 04 538.2
22 Anmeldetag: 14. 2. 90
43 Offenlegungstag: 16. 8. 90

DE 4004538 A1

30 Unionspriorität: 32 33 31
15.02.89 GB 03388/89

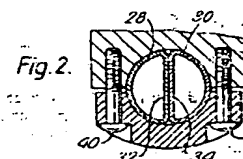
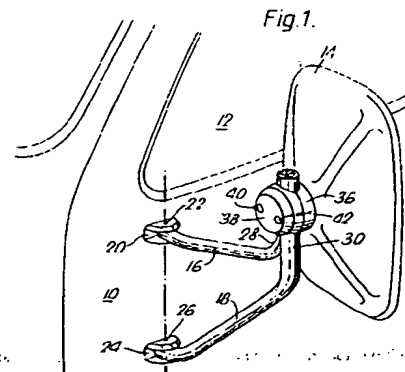
71 Anmelder:
Britax Wingard Ltd., Chichester, West Sussex, GB

74 Vertreter:
Klunker, H., Dipl.-Ing. Dr.rer.nat.; Schmitt-Nilson, G.,
Dipl.-Ing. Dr.-Ing.; Hirsch, P., Dipl.-Ing.,
Pat.-Anwälte, 8000 München

72 Erfinder:
Bottrill, John, Chichester, West Sussex, GB

54 Außenspiegel für ein Fahrzeug

Außenrückspiegel für ein Kraftfahrzeug mit zwei Bügelarmen (16, 18), die jeweils einen Fußteil (20, 24) tragen, der so ausgebildet ist, daß er an der Fahrzeugkarosserie befestigt werden kann und mit langgestreckten Bereichen (28, 30) von teilweise kreisförmigem Querschnitt, die einen bestimmten Abstand vom Fußteil (20, 24) aufweisen. Eine Klemmeinrichtung (36, 38), die fest am Spiegelgehäuse (14) angeordnet ist, umfaßt die langgestreckten Bereiche (28, 30) der Arme (16, 18) derart, daß das Gehäuse (14) in einer gewünschten Orientierung zur Achse der langgestreckten Bereiche (28, 30) an den Armen (16, 18) festgeklemmt werden kann und dabei die langgestreckten Bereiche (28, 30) aneinander anliegend festgehalten werden.



DE 4004538 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Außenspiegel für ein Kraftfahrzeug mit einem Bügel, der ein Fußteil aufweist, das an der Fahrzeugkarosserie befestigt werden kann und mit einem langgestreckten Bereich von kreisförmigem Querschnitt, der einen Abstand von dem Fußteil aufweist, weiterhin mit einem Spiegelgehäuse, in dem ein reflektierendes Teil befestigt ist und mit einer Klemmeinrichtung, die fest mit dem Spiegelgehäuse verbunden ist und den langgestreckten Bereich des Bügels derart umfaßt, daß das Gehäuse in einer gewünschten Orientierung zur Achse des langgestreckten Bereichs am Bügel festklemmbar ist.

Die reflektierenden Teile von Außenspiegeln für Industriefahrzeuge sind relativ groß, was zur Folge hat, daß ihre Gehäuse relativ schwer sind. Wenn ein solcher Spiegel an eine Fahrzeugtür montiert wird, die ein im wesentlichen vertikales Element als vordere Kante der Umrahmung eines darin befindlichen Fensters besitzt, so ist es bereits bekannt, den Befestigungsbügel für einen derartigen Spiegel als sogenannten D-Arm auszuführen, wobei das Spiegelgehäuse an den vertikalen Schenkel angeklemt ist und der andere vertikale Schenkel aus dem besagten, im wesentlichen vertikalen Element gebildet wird. Diese Anordnung kann nicht für Fahrzeugtypen verwendet werden, deren vorderes Fensterrahmenteil in der Fahrzeugtür nach hinten geneigt ist. Für diese Art von Fahrzeugen ist es gebräuchlicher, den Bügel des Spiegels an der Fahrzeugkarosserie in einer Position unterhalb der Unterkante der Fensteröffnung in der Fahrzeugtür zu befestigen. Die vorliegende Erfindung betrifft einen Spiegel zur Verwendung bei einem Fahrzeug dieser Art, wobei der Spiegel einen Bügel besitzt, der eine relativ starre Halterung ermöglicht.

Erfindungsgemäß weist der Außenspiegel für ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art zwei Bügelteile auf, mit jeweils einem Fußteil und jeweils einem langgestreckten Bereich von teilweise kreisförmigem Querschnitt, so daß die langgestreckten Bereiche mittels der Klemmeinrichtung an dem Spiegelgehäuse in einer aneinander anliegenden Stellung gehalten werden können, wobei die jeweiligen Fußteile der Bügel derart angeordnet sind, daß sie mit der Fahrzeugkarosserie an voneinander entfernt liegenden Stellen in Eingriff kommen.

Nachfolgend wird eine Ausführungsform der Erfindung anhand der beigefügten Zeichnung beispielsweise beschrieben. Darin zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines an eine Fahrzeugtür montierten erfindungsgemäßen Außenspiegels, und

Fig. 2 einen Horizontalschnitt durch die Klemmeinrichtung des in Fig. 1 dargestellten Spiegels.

In Fig. 1 ist ein Kraftfahrzeug mit einer linken Tür 10 dargestellt, die eine Fensteröffnung 12 aufweist. Ein Außenspiegel mit einem Gehäuse 14 ist an der Fahrzeugtür mittels eines oberen und eines unteren Bügelarms 16 und 18 befestigt. Der obere Bügelarm 16 ist mit einem oberen Fußteil 20 verbunden, das an der Fahrzeugtür 10 befestigt ist. Die Verbindung zwischen dem Arm 16 und dem Fußteil 20 weist einen vertikal orientierten Drehbolzen 22 auf. In gleicher Weise ist der untere Bügelarm 18 mit einem unteren Fußteil 24 mittels eines Drehbolzens 26 verbunden. Die Fußteile 20 und 24 sind an der Fahrzeugtür 10 so befestigt, daß die zwei Drehbolzen 22 und 24 eine gemeinsame Achse aufweisen. Die schwenk-

bare Verbindung zwischen den Armen 16 und 18 und ihren jeweiligen Fußteilen 20 und 24 ist von bekannter Art. Sie ist für gewöhnlich derart ausgeführt, daß die Arme 16 und 18 in einer vorbestimmten Lage gehalten werden, es aber möglich ist, sie nach vorwärts oder rückwärts zu verschwenken, so daß sie parallel und eng anliegend an die Fahrzeugtür 10 für den Fall zu liegen kommen, daß das Spiegelgehäuse 14 einem Stoß ausgesetzt wird.

Die Bügelarme 16 und 18 sind aus einem rohrförmigen Metall geformt und ihre Außenenden 28 und 30 haben wechselseitig gegenüberliegende Flächen 32 und 34 (Fig. 2), die derart abgeflacht sind, daß die beiden Außenenden 28 und 30 zusammen einen kreisförmigen Querschnitt einnehmen, wenn sie gegeneinander gelegt werden.

Im Gebrauch werden die Enden 28 und 30 der Bügelarme 16 und 18 von einer Klemmeinrichtung zusammengehalten, die ein erstes Klemmteil 36 aufweist, das am Spiegelgehäuse 14 befestigt ist und ein zweites Teil 38, das am ersten Teil mittels Schrauben 40 und 42 befestigt ist. Die Anlageflächen der Klemmteile 36 und 38 weisen halbzyklindrische Aussparungen auf, die zusammen einen zylindrischen Kanal zur Aufnahme der Außenenden 28 und 30 der Bügelarme 16 und 18 bilden. Wenn die Schrauben 40 und 42 angezogen werden, dienen die Klemmteile 36 und 38 dem doppelten Zweck, die beiden Bügelarme 16 und 18 zusammenzuklemmen und das Spiegelgehäuse 14 daran zu befestigen. Die Schrauben 40 und 42 können derart gelockert werden, daß eine relative vertikale Bewegung zwischen den Enden 28 und 30 der Bügelarme 16 und 18 beim Einbau ermöglicht wird, so daß irgendwelche Ungenauigkeiten in den relativen Positionen der Fußteile 20 und 24 ausgeglichen werden können. Alternativ kann eine temporäre Befestigungseinrichtung (nicht gezeigt) vorgesehen werden, um die Enden 28 und 30 zusammenzuhalten, während die Arme 16 und 18 an der Fahrzeugkarosserie angebracht werden. Nachfolgend können die Klemmteile 36 und 38 entsprechend befestigt werden.

Patentansprüche

1. Außenrückspiegel für ein Kraftfahrzeug mit einem Bügel (16), der einen Fußteil (20) zur Befestigung an der Fahrzeugkarosserie (10) aufweist und einen langgestreckten Bereich (28) mit kreisförmigem Querschnitt, der vom Fußteil (20) beabstandet ist, weiterhin mit einem Spiegelgehäuse (14) in dem ein reflektierendes Teil befestigt ist und mit einer Klemmeinrichtung (36, 38), die fest mit dem Spiegelgehäuse (14) verbunden ist und den langgestreckten Bereich (28) des Bügels derart umfaßt, daß das Gehäuse (14) in gewünschter Orientierung zur Achse des langgestreckten Bereichs (28) am Bügel befestigbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Bügel zwei Teile (16, 18) aufweist, die jeweils einen Fußteil (20, 24) aufweisen und jeweils einen langgestreckten Bereich (28, 30), wobei die langgestreckten Bereiche (28, 30) einen teilweise kreisförmigen Querschnitt aufweisen, so daß sie aneinander anliegend von der Klemmeinrichtung (36, 38) am Spiegelgehäuse (14) gehalten werden können, und daß die jeweiligen Fußteile (20, 24) der Bügelarme (16, 18) derart angeordnet sind, daß sie mit der Fahrzeugkarosserie (10) an voneinander entfernt liegenden Stellen in Eingriff kommen.

2. Außenrückspiegel nach Anspruch 1, dadurch ge-

kennzeichnet, daß die Klemmeinrichtung ein Paar Klemmteile (26, 28) aufweist, die wechselseitig Anlageflächen mit komplementär ausgebildeten teilzylindrischen Aussparungen besitzen.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

Fig.1.

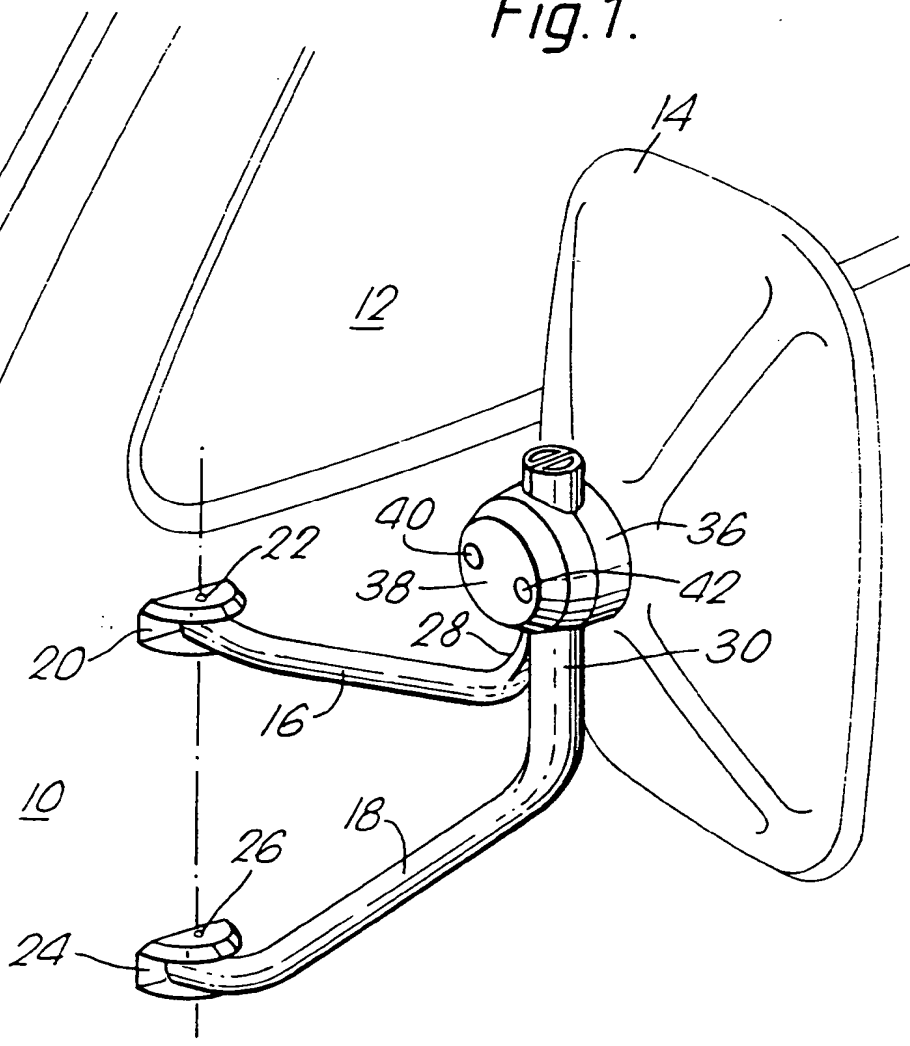
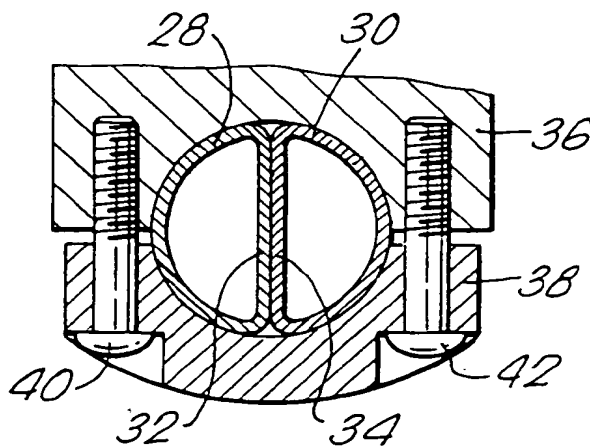


Fig.2.



RECEIVED
JUN 27 2002
OIPÉ/JCWS